

MANIFIESTO DE APIMT SEVILLA SOBRE LA NEGATIVA DE LA ENTIDAD ANTE LA PLANIFICACIÓN DE UN METRO EN SUPERFICIE EN EL SEGUNDO TRAMO DE LA LÍNEA 3 DE LA RED DE METRO DE SEVILLA (HOSPITAL DE FÁTIMA- HOSPITAL DE VALME).

⚠🚦"TRANVÍA Y METRO NO SON SINÓNIMOS. UN SOTERRAMIENTO A MEDIAS". LÍNEA 3 (PINO MONTANO-HOSPITAL UNIVERSITARIO DE VALME).🚇🚇

Ante las noticias aparecidas en la prensa local sobre la intención propuesta por la Junta de Andalucía de modificar sustancialmente el segundo tramo de la línea 3 del Metro de Sevilla para acortar su trayecto subterráneo y emerger a la superficie a la altura de la Clínica de Fátima, desde APIMT tenemos que hacer las siguientes observaciones a ese cambio en el proyecto que afectaría a los sevillanos/as, a los visitantes, y al tráfico rodado que la Avenida de la Palmera recibe y soporta como arteria principal tanto de entrada como de salida de la ciudad de Sevilla, y los inconvenientes que conllevaría esa decisión de que discurriera el Metro por superficie por dicha avenida e incluso por la avenida de Jerez, donde se incorpora el tráfico de entrada a Sevilla y el de salida desde la SE-30:

1. La Avenida de La Palmera es una zona de alto volumen de tráfico, incluso sin ser hora punta, y la congestión consiguiente que se produciría en la misma al ver reducidos sus carriles de entrada y salida de Sevilla. Si ya hay problemas de congestión en la actualidad, estos se agravarían, tanto si el viario discurriese por el centro de la avenida, con los consiguientes ensanches del espacio a ocupar en los diferentes andenes en superficie que estos tendrían, como si se construyese en un lateral.

2. La Avenida perdería sus tres carriles en cada sentido. Esto conllevaría una mayor congestión en el tráfico tanto de entrada como de salida, y si no se reduce el acerado y el carril bici, vemos difícil el que pueda coexistir el Metro con dos carriles en cada sentido más el carril Bus-Taxi.

3. Estamos hablando de una avenida importantísima para el tráfico rodado de Sevilla. No podemos construir un Metro en superficie perjudicando a otro medio de transporte, como son los bus y taxis, y al resto de vehículos, y si se reduce la acera, al carril bici y a los peatones que diariamente la usan para sus desplazamientos. No podemos "desvestir a un santo para vestir a otro", tal como dice el refranero español. RESULTADO: MENOS ACCESIBILIDAD.

4. Sería una imagen muy bonita ver discurrir el tranvía a velocidad lenta por la avenida de La Palmera, pero es que no estamos hablando del tranvía, si no del Metro, un medio de transporte que alcanza altas velocidades que por superficie no podría alcanzar, y los consiguientes accidentes que se podrían producir por una avenida de alta concentración de tráfico.

5. Buscamos solucionar y mejorar el tráfico de la ciudad de Sevilla, y el desplazamiento rápido y ágil de los ciudadanos, pero no es solución un Metro que cuando llegase a la Avenida de La Palmera reduzca su velocidad y eleve los tiempos de viajes entre estaciones.

6. Dentro de las peculiaridades y necesidades de cada ciudad, y cada una tiene las suyas, Sevilla, capital de Andalucía, su Metro no puede plantearse como una fusión entre Metro y

tranvía, como se ha hecho en otras ciudades como Málaga y Granada, en nuestra Comunidad Autónoma, Alicante en la Comunidad Valenciana, y Oporto en Portugal, pues sus necesidades y contextos son diferentes y la movilidad debe de adaptarse a las situaciones.

En nuestro caso:

a) El número de población es mucho mayor en Sevilla. Personas que convivimos a diario: Cerca de 2000000 de personas + turistas + gente que se desplaza a la capital desde otras ciudades de Andalucía, Extremadura y Portugal.

b) El área metropolitana es mucho mayor y con más población y más desplazamientos.

c) El turismo en Sevilla también es mayor, tercera ciudad más turística de España.

d) El Metro en superficie, por el tráfico y la bajada de su velocidad, no es solución.

e) Estaría compartiendo vial con otros sistemas de transporte, sean colectivos o privados.

f) Habría un mayor número de accidentes al compartir espacio con otros medios de transporte, tanto con los automóviles como con bicicletas y peatones.

g) Aumento de desprotección de la infraestructura a causa del vandalismo, lo que generaría más gastos de mantenimiento.
h) Al pasar por Heliópolis y el Estadio Benito Villamarín, aumentaría la probabilidad de accidentes con los peatones, o incluso la paralización del servicio ante la afluencia de público a los aledaños del campo de futbol.

Esto no significaría una mejora del servicio a prestar por el Metro al ser realmente un tranvía al ir por superficie. Si estuviese soterrado sí podría ser utilizado por los aficionados para desplazarse hasta el campo, pero si es un tranvía NO.

I) Aumento de los niveles de contaminación acústica.

7. Es muy diferente si discurre por el exterior de la ciudad, pero no por una arteria principal de entrada y salida de la ciudad como es la avenida de La Palmera. El Metro es un sistema de transporte cuyo trazado discurre mayoritariamente bajo tierra y si va en superficie debe de ir sobre viaductos, ya que es el único sistema de transporte cuyo trazado no se ve interrumpido por ningún otro sistema de transporte.

8. Se aducen motivos de reducción de costes de ejecución y de mantenimiento. Pero hacer una obra así es "pan para hoy y hambre para mañana". Es querer solucionar un problema creando otro nuevo para el futuro. Es reducir una vía principal de entrada y salida de Sevilla sustituyendo carriles y acerado de la avenida de La Palmera para quitárselo a otros medios de transporte para dárselo al Metro, que pasará a intervalos por sus vías pero que ocupara totalmente carriles y acerado que desaparecerán para ser utilizados por el Metro y no podrán ser utilizados por el tráfico rodado, bus y taxi, y bicicletas y peatones.

Por todos estos motivos expuestos, APIMT no puede apoyar este cambio en su trazado por la avenida de La Palmera de soterrado a superficie para abaratar costes. No es la solución. Una vez superada la Avenida de La Palmera, y el consiguiente viaducto sobre la SE-30, ya sería otra situación y sí podría estudiarse que fuese por la superficie, pero por una arteria principal de Sevilla, NO.

Ante esta noticia APIMT solicitará reunión URGENTE con el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y con la Consejería de Fomento, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía para que nos facilite información sobre el desarrollo de esta segunda fase del proyecto y trasladarle la negativa por nuestra parte a la modificación de la Línea 3 y exigir discurra soterrada como estaba proyectada desde un primer momento.

#APIMT #TransporteDeTodos #TransportePorTodos #TransporteParaTodos

En Sevilla a 3 de enero de 2020

Fdo. Presidencia de la Asociación Para la Igualdad y la Mejora del Transporte

